Carátula

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 48 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Cámara de Senadores da la bienvenida a la Coordinadora Intersectorial de Políticas sobre Alcohol (CIPA) e informa que los otros invitados, que eran los representantes del Congreso Nacional de Intendentes -que estaba previsto que concurrieran a primera hora- anunciaron que no podrán estar presentes y nos enviaron una carta a la que daremos lectura luego, cuando consideremos los asuntos entrados.

La razón de esta convocatoria a los integrantes de la CIPA es, naturalmente, el proyecto de ley que está a estudio de esta Comisión, relativo al tránsito y a la seguridad vial. Dicha iniciativa viene con media sanción de la Cámara de Representantes y esta Comisión pretende comenzar a analizarla una vez concluidas las visitas y agotadas las consultas, inmediatamente después de la Semana de Turismo.

A los efectos de escuchar la opinión que, en general, les merece este proyecto y lo que quieran decir al respecto, cedemos el uso de la palabra a nuestros invitados.

SEÑOR BARRIOS.- Buenas tardes. Antes que nada, me voy a presentar: mi nombre es Gerardo Barrios, soy médico intensivista y responsable de la Comisión de Seguridad Vial y Medicina de Tránsito del Sindicato Médico del Uruguay, que hace 20 años está trabajando en este tema. Además, en calidad de asesor y de colaborador, integro la Coordinadora Intersectorial de Políticas de Alcohol y puedo decir que estamos abocados a este tema por convicción, por vocación y por humanismo, reconociendo, en primer término, que nuestro país tiene un notorio retraso en lo que tiene que ver con las políticas de Estado en cuanto a seguridad vial y, en segundo lugar, que por primera vez -y desde ya hacemos llegar nuestro agradecimiento a esta Comisión y a los parlamentarios- vemos que se está instrumentando una política de Estado en esta materia, teniendo como punto de partida los diversos aportes de distintos sectores.

Quizás no escape a ninguno de ustedes que el Sindicato Médico del Uruguay y varios colaboradores tuvieron mucho que ver con la redacción de las iniciativas que hoy van a entrar en el Parlamento y, específicamente, con la Unidad Nacional de Seguridad Vial; luego, los aportes desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se hicieron a través de las distintas normativas. Y tampoco escapa a nuestro país, ni a ninguno de nosotros, que la asociación alcohol-conducción es uno de los pilares fundamentales para tener en cuenta cuando se trabaja en prevención.

El tema de la seguridad vial requiere tres aspectos fundamentales: uno de ellos es la educación y la formación ciudadana, otro es la normatización y las leyes y el tercero es la fiscalización y aplicación de esas normas y leyes a nivel nacional.

Nuestro país es el único en el mundo que tiene un accionar en cuanto a la seguridad vial que es dispar a tal punto que, por ejemplo, hay normas que existen en algunos departamentos y en otros no se aplican, lo que favorece la siniestralidad y se refleja en los números. Se puede afirmar que hoy habrá dos muertos en siniestros de tránsito, cinco uruguayos que quedarán con secuelas para el resto de su vida, 75 uruguayos serán hospitalizados a consecuencia de estas causas y la asociación alcohol-muerte estará presente en el 38% de las necrosis. Estos datos surgen de un trabajo realizado por el profesor Guido Berro hace algunos años, por lo que seguramente los guarismos al día de hoy serán todavía mayores.

Esta es nuestra preocupación y lo que pretendemos hacer hoy, aquí, es brindar toda la información que los señores Senadores requieran, por ejemplo, acerca de la importancia de las tasas de alcoholemia que figuran en las nuevas normas. En ese sentido, somos partidarios -y no sólo nosotros, sino todo el conocimiento científico nacional e internacional- de bajar la tasa de 0,8 a 0,3 gramos por litro de sangre, a fin de dar un claro mensaje a la población acerca de que la conducción vehicular colide con la ingesta de alcohol. Nos parece que ese mensaje debe ser reafirmado a través

de una norma que así lo establezca, de la educación y de los planes y programas de prevención que se tienen que desarrollar.

Esta es un poco la síntesis de por qué estamos hoy aquí, por qué existimos y por qué seguiremos tratando de convencer; este es un tema de primer orden en nuestro país, por el costo, no sólo social, sino también económico que se genera. Tengamos en cuenta que el 10% de todos los traumatizados en nuestro país ingresan a unidades de terapia intensiva a un costo de U$S 1.500 por día, con un promedio de estadía de catorce días. Esto quiere decir que cada traumatizado grave que ingresa a un centro hospitalario nos consume U$S 15.000, y estamos hablando solamente del 10% de los costos económicos que esta enfermedad tiene; por otro lado, cabe destacar que se trata de algo que se puede prevenir casi en un 90%.

Saludamos la iniciativa que este Gobierno, que este Parlamento ha tenido al establecer una política de Estado en esta materia y, en ese entendido, daremos todo el apoyo que sea necesario a quien así lo requiera.

SEÑOR PAULETTE.- Al igual que mis compañeros, soy integrante de la Coordinadora, pero lo que quiero aclarar es en virtud de que también soy investigador de la Universidad de la República. Precisamente, junto con la Presidencia de la República y el Observatorio Uruguayo de Drogas, a través del Observatorio Social Metropolitano de Tránsito, a nivel de la Facultad de Humanidades y Presidencia de la República, se está realizando un estudio ventana para detectar, en la zona metropolitana, en qué grado se encuentra la relación siniestralidad vial y alcohol en este momento, en este año. A esos efectos, tomamos como base el parámetro del 38% indicado por el doctor Guido Berro, y si bien todavía no se han relevado los datos finales, podemos adelantar que el trabajo de campo está terminado y tenemos los informes preliminares, que están dando como resultado que el guarismo del 38% que planteara el doctor Guido Berro para el año 1998 ascendió al 45%, o sea, siete puntos más arriba. Significa, entonces, que la situación es más que grave y elocuente, conclusión a la que llegamos en base a los datos obtenidos hace escasamente tres o cuatro meses. Concretamente, el período que se utilizó como base para el estudio de campo fue entre el mes de noviembre y la primera quincena de diciembre. Reitero la cifra: 45% de incidencia del alcohol en los muertos en siniestros de tránsito.

Es cuanto quería señalar. Muchas gracias.

SEÑOR ARDUS.- En principio, quiero decir que ocupo el cargo de Director del Programa de Prevención de Accidentes del Ministerio de Salud Pública e integro el Comité Intersectorial de Política sobre Alcohol, debido a que las autoridades del Ministerio se encuentran muy preocupadas por esta verdadera endemia social que significa la mortalidad por accidentes, en particular, los de tránsito.

Ya se ha resaltado aquí el tema del vínculo alcohol-conducción, por lo que no voy a abundar en él. No obstante, me interesa rescatar que el Poder Ejecutivo el año anterior envió al Parlamento un proyecto de ley, que sería complementario de los aspectos punitivos y sancionatorios contenidos en el texto que está estudiando esta Comisión. De esa iniciativa que enviara el Poder Ejecutivo el año anterior quiero destacar la importancia que debe darse a la advertencia y a la comunicación a los consumidores de alcohol, que reza “Si se bebe alcohol no se debe conducir”. De modo que ya existe un proyecto de ley, y si bien no sabemos en qué etapa parlamentaria se encuentra, queremos señalar que sería muy importante su aprobación, en tanto contiene una advertencia esencial y el Estado no puede hacer otra cosa que comunicárselo a los consumidores.

Muchas gracias.

SEÑOR BERRO.- Antes que nada, quiero dejar en claro que mi presencia en esta Comisión es totalmente independiente, pues no pertenezco a ninguna de las Comisiones referidas. Por supuesto, he participado en muchas actividades y hoy concurro como invitado.

Respecto al tema que nos ocupa, debo decir que las cifras que se han manejado son absolutamente ciertas y efectivamente el 38% de los fallecidos en accidentes de tránsito tenía un alto

índice de alcohol.

Ahora bien, el tema no es muy sencillo; por el contrario, es bastante complejo, sobre todo porque el alcohol acompaña al hombre desde hace más de veinte siglos. Eso hace que debamos tener cuidado al hacer ciertas aseveraciones. No obstante, es correcto el porcentaje mencionado del 38% y es probable que ahora se ubique en el 45%, porque obviamente la situación sólo puede haber empeorado. Estoy de acuerdo con esa idea.

Recuerdo que cuando se estableció el límite de 0,8g/l, el entonces ~~representante~~ Representante Mario Cantón nos consultaba respecto de la cifra. En aquel momento se optó por ir despacio, en primer lugar, porque se tuvo en cuenta el tema técnico, o sea, si los laboratorios podían o no distinguir un 0,5g/l de un 0,8g/l. Hoy debemos hacernos nuevamente la pregunta de si los laboratorios, o los equipos, pueden distinguir bien un 0,3g/l de un 0,8g/l o de un 0,5g/l. He hecho consultas a ese respecto y me han afirmado que sí es posible. De todas maneras, hay que tener presente este elemento.

Otro punto que debe tenerse presente es que todos esos muertos en accidentes de tránsito tenían índices muy elevados de alcohol.

En consecuencia, si a mí se me pregunta, yo respondo que teóricamente soy partidario de establecer un 0g/l, o sea, que se maneje con nada de alcohol, pues ya con 0,3g/l algunos conductores presentan síntomas. Aclaro que estoy hablando de cifras sin tener en cuenta la clínica, y algunos de esos conductores ya tienen clínicas con cifras muy pequeñas, mientras que otros no.

Por lo tanto, reitero que teóricamente soy partidario del 0g/l, tal como se ha establecido para algunos vehículos de transporte; digo “algunos”, porque si no me equivoco, la situación del transporte de carga no está aclarada. Este proyecto de ley también hace referencia a vehículos de cualquier tipo y no aclara si son automotores, o si deben estar incluidas las bicicletas. ¿Incluye también los carros de los hurgadores?

SEÑORA LENCINA.- Antes que nada, me voy a presentar. Soy abogada, integro la Coordinadora Intersectorial de Políticas de Alcohol, estoy trabajando desde hace años en la División Tránsito y Transporte de la Intendencia Municipal de Montevideo y, en este momento, soy su asesora legal.

Con relación a algunos temas que surgieron cuando estábamos realizando el trabajo a nivel de la CIPA -junto con el doctor Guido Berro, que se incorporó como invitado- justamente se planteó tomar la cifra de 0,8g/l porque no existía un método preciso para medir la alcoholemia y tampoco había experiencia al respecto. Estamos hablando del año 1994. Al día de hoy disponemos de análisis a nivel internacional que toman todos los estudios realizados por los mejores y más prestigiosos investigadores en la materia. Esos análisis sugieren que la cifra ideal sería 0g/l, pero teniendo en cuenta los famosos rastros metabólicos -lo que puede ser explicado mucho mejor por los médicos- se puede llegar a un nivel de 0,2g/l. Pero a nivel internacional se sabe que desde 0,3g/l ya existe un riesgo tres veces mayor de provocar un siniestro de tránsito. Quiere decir que desde 0,3g/l ya se está en condiciones de riesgo. Entonces, habría que establecer un límite de 0 ó 0,2g/l. Al respecto, quiero aclarar que luego de realizar consultas con respecto a la aparatología disponible, se concluyó que estas mediciones pueden ser muy precisas.

En cuanto al tema de los carros, el proyecto de ley se refiere a los conductores de cualquier vehículo, o sea que, por definición, puede ser desde birrodados hasta carros.

SEÑOR BERRO.- Abundando un poco en los detalles de ese viejo trabajo, quiero señalar que nos sorprendió la cantidad de peatones fallecidos que presentaban cifras altas de alcoholemia. Traigo a colación esto para que se vea la generalidad del asunto; se trata de un problema de índole social. Podemos progresar mucho en la literatura y en lo legislativo, pero hay tod~~o~~a una cuestión social por detrás que no podemos soslayar. Podemos ponernos muy exigentes -estoy hablando como si pudiera ser oído en algo de lo que digo- con una determinada normativa, pero no hay que olvidar que esa normativa puede fracasar; es una posibilidad. Quiero aclarar que soy partidario de la normativa -pido

que no se malinterprete- pero me parece que debe ir acompañada de otros gestos educativos y de control. Hoy se permite hasta un 0,8g/l y sabemos que no se están haciendo demasiados controles o, por lo menos, no están muy extendidos. Considero que la disminución a 0,3g/l debe ir acompañada de alguna otra medida y, en ese sentido, son muy importantes los aspectos educativo y de control.

Dando una rápida mirada al proyecto de ley que hoy está a estudio, me parece importante que este hecho no se considere delito, aunque sí se toman medidas como el retiro de la licencia de conducir y la aplicación de sanciones cuando se trata de la segunda o tercera vez. Así como dije que estaba de acuerdo con una cifra de 0g/l, también digo que estoy de acuerdo con catalogar este hecho como delito *"per se"*, pero no puedo desconocer el hecho de que podríamos saturar los Juzgados -que en este momento tienen muchísimo trabajo en todo lo relacionado con la violencia doméstica- con los casos de alcoholizados.

Volviendo al inicio, me parece que ~~e~~éste es un proyecto de ley muy apoyable. En cuanto a las cifras, ya quedó disipada la duda en torno a la precisión de las mediciones; se sabe que los laboratorios pueden determinar bien un nivel de 0,3g/l, pero no debemos perder de vista el problema global. No se trata solamente de una cuestión de normas. A este tema se lo ha comparado con el del tabaco, pero personalmente considero que eso no se puede hacer. Como dijimos anteriormente, el alcohol nos acompaña desde hace más de veinte siglos; ya en la Última Cena estaba presente. Quiere decir que hay toda una tradición social al respecto. Hoy, al hacer mención al proyecto educativo, se hablaba de concientizar a través de la frase "No manejes si tomaste", y me parece que es muy bueno que se acompañe con ese tipo de acciones y que no tenga sólo un fin represivo porque, por un lado, se podría llegar a saturar el sistema judicial y, por otro, ir al fracaso y a no poder controlar el tema.

Esa es la visión crítica que tengo con respecto a esta iniciativa, a pesar de que desde el punto de vista técnico y científico, sin ninguna duda la apoyo, no obstante quedarme una serie de interrogantes en lo que tiene que ver con la práctica social.

SEÑOR ROSSI.- Soy médico psiquiatra de niños, formo parte de la Secretaría de Drogas y, en cierta medida, participo de la coordinación de la CIPA. Antes de comenzar, quiero hacer entrega a los señores Senadores de un artículo que elaboró la CIPA el año pasado, que tiene que ver con lo que estamos hablando: las implicancias del alcohol en el tránsito. A ello quiero agregar aspectos sustanciales en los que venimos trabajando. Uno de ellos es que hablar de índices de alcohol en sangre de 0,3 g/l, 0,5 g/l o 0,8 g/l no sirve de nada si sólo quedan en el papel y no se trabaja en forma conjunta en las coordinaciones para lograr un cambio cultural fuerte, adecuado a nuestro ser nacional -y no importado de otros lados- que tenga que ver con los hábitos saludables de vida, entre ellos, conducir sin estar alcoholizado. Muchas veces somos tipificados como "los de la ley seca", e incluso en el día de hoy en un matutino se hizo referencia de esta manera al tema. Creo que el asunto no pasa por tipificarlo, sino por entender que estamos trabajando a nivel social -y no individual- sobre cuánto alcohol ingirió una persona.

Otra cosa habitual es calcular cuánto es lo que se puede consumir. Muchas veces se dice que es una medida de whisky y si se toma media medida más ya se pasa, cuando en realidad el índice de alcohol en sangre de 0,3 g/l no es una medida específica, porque esto depende del peso, del sexo, de si esa persona ha comido o no, es decir que inciden muchísimas variables. Tomando la misma cantidad de alcohol, alguien que pesa 120 kilos está en una situación distinta a otro que pesa 60 kilos. Quiere decir que no se trata de una medida, sino de la cantidad de alcohol en la sangre. Entonces, como decía el doctor Berro, me parece que esos cambios que hay que comenzar a hacer son graduales y no se producen por decreto. Sin embargo, también entendemos que para posicionarnos de otra manera, necesitamos una norma firme en cuanto al porcentaje de 0,3 g/l.

SEÑOR BARRIOS.- Muy brevemente -porque creo que con este tema nos está pasando lo que ha ocurrido históricamente- quiero manifestar que no podemos salirnos del carril de cómo debe analizarse la problemática de la seguridad vial. Esta debe entenderse como una cadena formada por eslabones, donde si uno de ellos falta, se fracasa. Eso fue lo que sucedió hasta ahora: contábamos con las leyes, pero los otros eslabones fracasaban y, producto de ello, en los últimos doce años terminaron 6.000 uruguayos en el cementerio.

¿Por qué hoy el Parlamento va a aprobar la UNASEV? Esta Unidad surge con una concepción diferente: la de la cadena con eslabones perfectamente articulados. Uno de ellos está conformado por la normativa y otros dos son la esencia de la Unidad Nacional de Seguridad Vial: educación y fiscalización. Por lo tanto, es importante no perder de vista esa meta porque, de lo contrario no vamos a analizar correctamente el tema.

Lo otro que queremos decir, como ciudadanos, es que debemos dar un mensaje claro a nuestra población. No se le puede decir a la persona que tome hasta llegar a 0,5 g/l, que va a andar bárbaro, cuando se sabe que con un porcentaje de 0,3 g/l la siniestralidad se duplica. Cuando hablamos de siniestralidad, no nos referimos a la colisión simple, sino a la colisión con lesionados. Si nuestra meta es apoyar ese mensaje a la comunidad con educación y fiscalización, lo más correcto es ponernos a la altura de los países que analizan este tema, invierten en estas campañas y se ubican en 0,3 g/l, como los de la Unión Europea, y como lo hará en poco tiempo el MERCOSUR. Esto nos pondría a la vanguardia con un mensaje que tiene que ser claramente entendido.

Por otro lado, insisto en que debemos apostar a la inteligencia de la gente. Las personas son mucho más inteligentes de lo que nosotros pensamos. Díganme si hay alguna normativa que obligue al conductor a circular de día con las luces prendidas en la ciudad de Montevideo cuando llueve. No hay ninguna; sin embargo, todos vemos que los conductores las encienden en esa circunstancia. Es decir que se ha incorporado una norma preventiva sin que existan disposición ni fiscalización algunas. Por lo tanto, hay que apostar a la educación y a la prevención sabiendo que la gente es lo suficientemente inteligente como para aceptar normas.

SEÑOR MICHELINI.- Quisiéramos dejar algunas constancias. En primer lugar, que somos conscientes del tema. En segundo término, que en esta Comisión del Senado se trabajó en lo que refiere al seguro obligatorio de responsabilidad civil por lesiones o muerte de terceros, para que cada conductor asuma las responsabilidades de los daños causados. Sé que éeste es el último eslabón de la cadena, pero también es cierto que muchos padres o madres fallecen y sus hijos quedan sin resguardo por no existir algún mecanismo de esta índole.

Por otro lado, en el día de hoy se va a votar en el Senado un proyecto de ley relativo a la creación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial, que días pasados fuera aprobado por esta Comisión. Como soy el miembro informante, voy a rescatar algunas cosas. Por ejemplo, que fumar es perjudicial para la salud, pero también lo es beber en exceso. Cuando se bebe, pues, no se debe conducir. Inclusive, creo que una frase similar debería incorporarse en la etiqueta cuando se exportan bebidas, utilizando el idioma inglés o la lengua del país de destino. Me parece que eéste es un acto de responsabilidad; me refiero a cuidar la vida de todos y no sólo la de los uruguayos. Eso lo vamos a rescatar.

Con respecto a este proyecto de ley, quisiera comentar algunos aspectos. Aquí se han incorporado normas penales pero, por ahora, la idea es que sean estudiadas en forma separada por la Comisión especializada. No sé si eso es bueno o no, pero si no las sacamos del proyecto, seguramente esto va a quedar muchos meses en carpeta. Si las separamos, podremos llevar adelante la iniciativa en lo que tiene que ver con las infracciones y estudiar lo relativo a las penalidades, que es algo más complejo y que afecta la libertad en general. Esto no quiere decir que no se tengan en cuenta los problemas que surgen cuando alguien está atentando contra la vida de otro, ya sea con conciencia y voluntad o sin ellas. Nuestro deber es proteger la vida de la gente. Repito que eso va a ser estudiado por otra Comisión, con lo cual tendríamos bastante despejado el camino para que puedan aprobarse las normas de tránsito y seguridad vial. Es probable, entonces, que el proyecto de ley vuelva a la otra Cámara, pues saldría del Senado con modificaciones.

A su vez, hay que tener en cuenta algunas cosas. Entre ellas -y es un tema importante- el porcentaje. Como es obvio, lo ideal sería un porcentaje de 0g/l; por lo tanto, la cultura y la educación deberían apoyar ese índice. Cuando uno empieza a hablar de que lo permitido sería un 0,3g/l, todo el mundo saca la calculadora; pero yo me pongo a pensar cuánto tiempo hay que esperar si una persona se toma una medida de alcohol y después, por ejemplo, se acuerda de que tiene que manejar. La asimilación de una medida de alcohol depende del peso, el sexo y el metabolismo de la persona; es

posible que algunos lo hagan en veinte minutos y otros en cuatro horas. También varía según que la persona tenga sueño o no. Hay muchos imponderables.

Por lo tanto, no sé si no sería necesario agregar algún artículo con respecto a que las campañas de publicidad estén dirigidas -independientemente de establecer un porcentaje para la determinación del alcohol en los conductores, porque algunos medicamentos pueden indicar presencia de alcohol cuando no la hay- a la responsabilidad de no tomar alcohol cuando se va a conducir.

Por otro lado, no podemos prohibir a los peatones, por ejemplo, que caminen. Si una persona empieza a cruzar Avenida Italia a las 20 horas, un viernes, cuando todos se están yendo para afuera, podrá esquivar uno o dos autos, pero seguramente el tercero “se lo lleva puesto”. En el caso del conductor -y no sólo para él, sino también para los demás integrantes del núcleo que va en el auto y para los peatones- es muy importante que se haga una campaña vinculada directamente a que no se beba alcohol cuando se maneja.

Una duda adicional que tenemos -y que es legítima- se refiere a si es necesaria una transición. Mi pregunta es si no deberíamos apuntar a tener un límite de 0,3 gramos por litro al 1º de enero de 2009 y hacer la transición desde ahora hasta esa fecha, no a los efectos de no compartir lo que ustedes han señalado, sino de permitir que la letra logre el espíritu de la ley. Todos pensábamos que cuando se prohibiera fumar dentro de los locales, la situación sería compleja, pero la verdad es que fue más fácil de lo esperado y la gente actuó con inteligencia, más allá de que los que fuman afuera en invierno puedan padecer una pulmonía. Es cierto que la gente lo ha asumido, pero la prédica con respecto al cigarrillo data de mucho antes que la que tiene que ver con el alcohol a nivel social.

Pregunto si no habría un mecanismo de adaptación, quizás en períodos más cortos, en los cuales los niveles de tolerancia se vayan cerrando de a poco y no en forma abrupta, aunque tal vez la experiencia internacional señale que hay que cortar por lo sano y ser abrupto. Personalmente, no sé cómo desciende mejor el avión, pero digo que tenemos un solo tiro.

Si en los meses siguientes a la aprobación de este proyecto de ley vemos que no funciona, habrá que esperar varios años para volver a generar conciencia. Mi preocupación es que si la primera campaña de publicidad no es buena -en esto hay que generar experiencia- y el proyecto de ley tiene algún problema y no se aprueba, o luego de aprobado no se implementa bien, y se empieza a evaluar a los transeúntes y se constatan valores de 3,5 gramos por litro ó 4 gramos por litro, se puede generar una situación compleja. Ese es mi único miedo.

Reitero que estoy a favor de sacar adelante este proyecto de ley y votarlo. Asimismo, creo que hay que ser inflexibles porque está en juego la vida de los otros, además de la propia. Si alguien sube a un auto y, con o sin alcohol, enfila hacia un muro, no lo evita ni Dios, pero el problema son los otros.

Planteo nuevamente el tema de si no habría que incorporar algunos aspectos de transición. Es cierto que el MERCOSUR plantea 0,3 gramos por litro, y estoy de acuerdo con ese valor.

En el día de ayer se nos proporcionó la información de que en muchos países el grado de alcohol permitido en sangre se ubica en 0,5 g/l. Como consecuencia de ello, varios integrantes de la Comisión consultaron acerca de por qué se estableció este porcentaje de 0,3. Aclaro que en esta materia quiero que mi país esté a la cabeza, como lo está en el tema del cigarro, porque a nosotros nos distingue la excelencia. A tal punto esto es así que se ha llegado a decir: “Miren, Uruguay es el primer país de América Latina que reguló en materia del cigarro”.

Ahora bien, me gustaría consultar sobre la posibilidad de que en el proyecto de ley se establezca que a partir del 1º de enero de 2009 -fijamos esta fecha a efectos de dar tiempo, porque este proyecto de ley tiene que volver a la Cámara de Representantes para su consideración- el porcentaje permitido de alcohol en sangre será de 0,3 o de 0,5. Es posible que establecer estos escalones no ayude absolutamente en nada y sea peor, pero planteo esta inquietud porque a nosotros nos van a ayudar quienes están en estos temas. Además, me gustaría saber cómo se piensa

incorporar esto en la cultura de la gente. Sería muy interesante que se pudiera poner en los billetes o en las monedas la siguiente expresión: “Si usted bebió, no conduzca”. Esta sería una lucecita que nos estaría indicando que el daño que le estaríamos haciendo a nuestra persona y a nuestra familia es de tal magnitud que no nos imaginamos cuánto nos ahorraríamos si no tomáramos antes de conducir.

SEÑOR RIOS.- La verdad es que estamos frente a un tema complejo y pensar que la “pobre” ley pueda cambiar comportamientos humanos que se arraigan desde hace tanto tiempo, me parece que es comenzar a transitar un camino de frustración individual. Asimismo, no podemos pensar que este sea el único instrumento necesario para llevar adelante estos procesos que son por etapas, por evaluación, por conformación y por educación.

Entonces, por más que uno como abogado -y aquí hay muchos colegas presentes- confíe mucho en la ley, no debe dejar de reconocer que ella tiene sus límites. En este caso, la ley constituye el marco, el norte de hacia adónde queremos ir, pero en la globalidad se precisa mucho más que una ley.

Quiero decir que quien habla fue uno -junto a otros señores Senadores- de los que planteó ante la Comisión dejar de lado el tema de las penalidades a efectos de no entorpecer el objetivo central. Motivó dicho planteamiento el hecho de que, como dentro de las penalidades podemos hablar tanto de faltas como de delitos, se corría el riesgo de incursionar en un campo en el que se podría perder de vista la óptica de hacia adónde debíamos apuntar, que no hace tanto a la penalidad -que sí debe ser tenida en cuenta con mucha atención en una etapa posterior- sino al objetivo de hacia adónde queríamos ir. Reitero que esto es algo que no podemos perder de vista.

En la sesión anterior, como consecuencia de una inquietud que tenía, el señor Senador Antía realizó un aporte muy importante con respecto al MERCOSUR, del cual tomé debida nota y nos dispusimos a realizar las averiguaciones correspondientes.

En otro orden de cosas -y quizá algunos médicos me quieran linchar- quiero decir que me preocupa poco también establecer el límite en cero, porque me parece que el gradualismo es el camino que nos permite insertarnos en la sociedad de manera suficiente para que esto sea un instrumento que resulte socialmente válido y no una ley que nos satisfaga después que fue votada en el Parlamento, pero luego en la calle no sea capaz de trasmitir los cambios que los ciudadanos debemos asumir en función de la realidad que vivimos.

Obviamente, apoyamos este proyecto de ley y en función de ese objetivo central estamos trabajando enormemente en él. Nosotros somos simplemente abogados, pero creemos que, en estos casos de cambios de actitudes en una sociedad, una ley constituye solamente un instrumento -aunque no se pueda creer, de los más débiles- que marca el cuadrante hacia el cual se quiere dirigir una sociedad.

Creemos que este no es el final de un camino, ni lo será en cualquier otro caso, como decía hace un momento el doctor representante del Sindicato Médico. No sé si esta ley es lo que queremos, pero no dista mucho de ser aquello a lo que aspiramos. En ese aspecto es que hemos tratado de separarla y de sacarle los elementos que mencionaba el señor Senador Michelini, es decir, de movernos con gradualidad. Pero tampoco podemos ser tan soberbios y pensar que si no hacemos evaluaciones periódicas globales de estos temas -por lo menos, en mi caso como Legislador, y también la sociedad civil- será muy difícil saber el valor del avance que iremos teniendo.

Por lo tanto, quisiera que me explicaran un poco más el tema de la gradualidad y cómo ven el de la separación de los términos punitorios por un problema de facilitación y de marcar el orden -tal vez sea del caso enviarlo a la Comisión de Constitución y Legislación que, por otra parte, integro- para hacer un estudio del comportamiento del individuo frente al derecho de libertad y a una cantidad de aspectos que no tienen nada que ver con este tema, a efectos de poder marcar un norte.

Reitero que nos tendrán que ayudar mucho en este esfuerzo y enseñarnos mucho también, porque sabemos poco. Tenemos claro que este es uno de los tantos cuadrantes que necesitamos para

llegar al objetivo, pero no sólo el de la ley, a la que a veces le pedimos demasiado -los abogados nos conformamos mucho cuando tenemos una ley- sino el de poder ubicarla en su justo término, que es el de la voluntad, en donde la sociedad tiene como objetivo conducirse, aunque reitero que la norma no es el fin de ningún camino.

SEÑOR PRESIDENTE.- En primer lugar, es evidente que todos los señores Senadores aquí presentes tenemos natural preocupación por el tema, tanto los que ya se han expresado como los que todavía no lo han hecho.

En lo personal, me agrego a las definiciones que hicieron quienes se expresaron antes que yo en esta jornada, en el sentido de que, sin lugar a dudas, también soy partidario de poder llegar al grado cero, es decir que quien tome alcohol sencillamente no conduzca. Sin embargo, soy consciente y, en consecuencia, tengo la preocupación de que estos problemas que vive la sociedad -este no es el único- son parte de una cultura heredada de una larga historia. Hay quienes pueden pensar que las leyes cambian la cultura, pero cuando aquéllas se dan de frente con esta última, ni siquiera empiezan a modificarla. Las leyes deben ir acompañando y modificando esa cultura.

Sé que no tiene nada que ver el tabaco con el alcohol, pero estoy absolutamente convencido de que si hace diez años se hubiese resuelto por ley que en el país no se podía fumar en ningún lugar cerrado, no se hubiera respetado esa decisión. Es más, en la década del sesenta se hubiera respetado muchísimo menos. No es ajeno lo que pasó con el tabaco, donde se dio todo un proceso previo de culturización de la sociedad que hizo que en el fondo, de a poco y progresivamente, todo el mundo fuera entendiendo, aceptando y comprendiendo que el cigarro es sinónimo de muerte. Eso es real. Hubo un proceso cultural que desembocó en la generación de condiciones para que luego esto se pudiera hacer realidad.

Siendo partidario del proyecto, tengo enormes dudas, que seguramente despejaremos en el debate que se lleve a cabo en el Parlamento, pero quienes nos visitan tal vez me ayuden a evacuarlas.

Por ejemplo, con respecto a los datos que se plantearon a nivel internacional, quiero señalar que tenemos los que nos proporcionó hace dos días el señor Ministro en su comparecencia al Parlamento y podemos afirmar que no coinciden con lo manifestado. En el documento que nos entregó se pone en evidencia que toda la Unión Europea -esto es, Austria, Bélgica, Dinamarca, Francia, Grecia, Alemania, Irlanda, Portugal y España- tienen un límite de 0,5, y Suecia de 0,2 ó 0,3, mientras que Holanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos y el Reino Unido lo ubican en 0,5. En cada uno de estos casos se muestra a partir de qué fecha son los datos. Se trata de países que, además, hace 10, 15 ó 20 años que vienen trabajando en el sentido de disminuir la alcoholemia en los conductores. Este es un primer elemento que quería destacar, porque me plantea dudas con respecto a la información que aquí se brindó.

El segundo elemento que deseo destacar es el siguiente, porque lo considero importante. Reconozco que me produce un escalofrío cuando afirman que el 45% de las muertes ocurren a consecuencia del alcohol, y la primera duda que se me plantea es si tienen más de 0,3, 0,5 ó 0,8 g/l de alcoholemia, porque no es un detalle menor. Entonces, creo que lo que tenemos que saber es que hay altos grados de alcohol en sangre y que existe una relación directa, no entre el consumo y esos accidentes, sino entre el consumo por encima de 0,8 g/l y esos accidentes. Reitero que no todos los casos son iguales y no podemos decir, en general y pasando la tabla rasa, que la causa es el alcohol. Es más; si me dijeran que la causa es la presencia de alcohol por encima de 0,8, 0,7 o 0,5 g/l, entonces no tendría ninguna duda en que habría que hacer un esfuerzo y establecer directamente un límite de 0,3 g/l. Pero si los datos que me muestran es que tenemos porcentajes por encima de 0,8 g/l que están incidiendo, lo primero que se me ocurre es que lo que está fallando -y creo que en eso todos coincidimos- son los mecanismos de contralor, es decir que no logramos que se bajen los niveles a 0,8 g/l. A su vez, la pregunta que me surge automáticamente es la siguiente: si no logramos bajar los niveles a 0,8 g/l ¿creemos que vamos a resolver el tema bajándolos a 0,3, o estamos así llevando la ley al mismo fracaso que sufrió cuando se estableció el límite de 0,8 g/l? Al respecto, creo que sería terrible que con la aplicación de esta ley ocurriera lo mismo que sucedió con las de disposiciones anteriores, que fueron propuestas con el objetivo de lograr la alcoholemia cero en los conductores, aplicando la premisa de “si toma alcohol, no maneje”.

Estoy planteando, entonces, tres preguntas centrales: en primer lugar, lo que tiene que ver con los datos de consumo de alcohol a nivel internacional, porque no coincide la información que presentó el Ministerio con la que ustedes nos brindaron. En segundo término, ya me contestaron que el límite de alcoholemia es 0,8 g/l. Y, por último, quisiera saber si ustedes valoran o han analizado la posibilidad de establecer un proceso gradual en la propia ley. Se trata, no de establecer una ley que fije el límite en 0,8 y después dictar otra que lo modifique, sino de aprobar una norma que parta de 0,8 que, por ejemplo al año -como decía el señor Senador Michelini- pase a 0,5 y que, a los dos años, baje a 0,3, etcétera, con todas las posibilidades que se puedan plantear en ese marco. De esa forma se daría una graduación que permitiría que la sociedad emprendiera un proceso no sólo legal, sino también cultural, para llegar así al objetivo que pretendemos.

SEÑOR ANTIA.- Quisiera plantear algunas preguntas. Aclaro que coincido en el objetivo general de esta disposición, ya que todos tenemos algún amigo o familiar que sufrió una desgracia de este tipo.

Lo primero que quiero preguntar es a cuánto equivale la concentración de 0,3 g/l para una persona promedio de 90 kg.

Por otro lado, tenía inquietudes referentes a las normas que se aplican en otros países como, por ejemplo, Brasil, Argentina y Paraguay. ¿Qué niveles se aplican? Se lo pregunté al señor Ministro hace unos días, pero no me pudo contestar.

A su vez, ¿está prevista en la normativa la creación de un registro único de infractores sólo vinculado al alcohol? Creo que no sería muy difícil ir registrando a aquellos infractores de todo el país, en la medida en que la infracción queda registrada y puede servir para aplicar una sanción ampliatoria o para seguir mecanismos diferenciales.

Por otro lado, pregunto si se considera a la multa como el instrumento adecuado, retirando después la libreta, o es preferible comenzar, como primera medida, con una detención, inmediata en el tiempo, del vehículo. Además, no hay mejor difusión pública que eso; nosotros lo hicimos en Maldonado -mediante un convenio con Policía Caminera- con gran éxito durante tres años. No multábamos -expresamente prohibíamos las multas- pero deteníamos el vehículo y no podía circular hasta que no viniera alguien, se hiciera la prueba de alcoholemia y se constatara que estaba en condiciones de manejar. Había, entonces, filas de vehículos detenidos; esto nos dio un gran resultado en cuanto a la publicidad y, a nivel de los jóvenes, puedo decir que lo adoptaron en forma inmediata.

En cuando al registro, señalo que también teníamos uno. Entonces, si parábamos a alguien en la carretera del lado de La Barra, y después se lo detenía en Piriápolis, saltaba en los registros que esa misma persona había consumido alcohol tres días antes.

Esto se hizo en forma experimental y con resultados extraordinarios, pero no veo que estas normas de tránsito contemplen situaciones de estas características.

Por otra parte, ¿está previsto prohibir la venta de alcohol en las estaciones de servicio? Digo esto porque me parece que es un desastre; sin embargo, no oí hablar a nadie de prohibir la venta de alcohol en las estaciones de servicio, que es un ramo comercial y, además, cerrado, ya que no cualquiera puede abrir una de esas estaciones en cualquier lado. Creo que eso debería formar parte de esta política y que es un mensaje que tiene que bajar desde el Estado. Perdónenme, pero este es un tema importante.

¿Es posible fijar una norma para el vecino común, en forma individual, y otra diferencial para aquel que maneja, por ejemplo, transporte de carga o de pasajeros? En esta misma oportunidad podemos dar un mensaje claro a este respecto, comenzando con un 0,5% para la gente común, un 0,2% para los camioneros y directamente 0 para el transporte de pasajeros. En lo que me es personal, preferiría ser flexible donde es difícil aplicarlo y rígido en aquellos casos en los que hay, a su vez, transporte de terceros -como ómnibus de turismo o de escolares- riesgos por cargas, etcétera.

Estas son preguntas que me hago y que trasmito a nuestros visitantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes que hagan uso de la palabra nuestros invitados, quiero aclarar que nosotros tenemos un límite de tiempo que no podemos traspasar. Esta Comisión debe levantarse antes de que empiece la sesión del Senado a las 16 horas en punto.

SEÑOR ROSSI.- Trataré de ser lo más breve posible.

Quería decir algo respecto a lo planteado por el señor Senador Michelini -que me pareció muy importante- relativo a las campañas. En nuestra opinión, desde la Secretaría de Drogas, cuando nos paramos frente a una campaña, lo primero que tenemos que pensar es no plantear a la gente que no haga tal o cual cosa. No se le puede pedir a la gente, por ejemplo, que no aprenda a andar en bicicleta, sino que se le enseña a andar y se caerá o no; es decir, buscamos los mensajes positivos. ¿Cómo se puede hacer esto? El señor Senador Michelini hablaba, por ejemplo, de poner información en los envases de alcohol. Al respecto, puedo decir que los brasileños lograron esto, no planteando que esas bebidas estaban prohibidas para menores de 18 años, sino diciendo eran para adultos, es decir, utilizando una expresión positiva.

Entonces, me parece que debemos tender a plantear el tema en positivo, en pro de la salud, y no en contra de nadie, pero esto es sumamente difícil porque enseguida nos sale el “no” cuando planteamos una campaña; así, por ejemplo decimos: “no hagas tal cosa porque te podés lastimar”. De ahí el trabajo que da decidir si esto es gradual o determinado, o si el tope es 0,3 ó 0,5, pero tenemos que hacer una labor en conjunto y llevar esto a la gente.

Les comento algo muy breve pero que me parece ilustrativo en relación a esto. Nosotros estamos trabajando con los espectáculos de rock and roll que se hacen aquí, en Montevideo, en un programa que se llama “Consumo Cuidado”, en el que participan la ONG “El Abrojo”, la Intendencia Municipal de Montevideo, la Junta Nacional de Drogas y la Facultad de Psicología. En este programa, que empezamos el año pasado, tenemos una carpa para asistir a los intoxicados. Al principio, realmente se nos llenaba la carpa -donde teníamos seis camas que, en realidad, no eran tales sino colchones- de jóvenes intoxicados con lo que fuera, fundamentalmente, con alcohol. Luego de analizar la situación vimos que se consumía muchísima cerveza porque el agua salía más cara. De allí que hicimos un convenio con OSE, logramos que nos pusieran canillas y, al segundo recital, empezamos a utilizar un eslogan que decía: “La sed sacátela con agua”. Al día de hoy nos aburrimos cuando vamos a los espectáculos de rock -aunque, si nos gusta el grupo, lo disfrutamos- porque prácticamente no trabajamos. Esto se logró con una medida que fue positiva y no necesariamente partió de una legislación; se trató de una lectura de la realidad y de poder modificar una conducta; entonces estos jóvenes terribles, drogadictos o lo que sea, adoptaron esta medida y toman agua de la canilla. Claro que también toman alcohol, pero no se intoxican.

Me parece que, a veces, al tratarse de colectivos como el de los jóvenes, uno enseguida piensa en la droga, pero no necesariamente la ecuación es tan simple. Lo digo por aquello de la gradualidad y porque quizás se pueda ir directamente al 0,3, sin utilizar el argumento de pasar primero por el porcentaje de 0,5. Además, lo que ha ocurrido con el tabaco nos da la perspectiva de que realmente se pueden hacer cosas firmes y que funcionen.

Por otra parte, como sabía que iba a surgir este aspecto, he traído cuatro copias de un documento que se relaciona con el tema. En la primera se da el ejemplo de una persona que consumió 100 centímetros cúbicos de whisky, y las marcas y cuentas que allí figuran refieren a un hombre de 80 kilos, otro de 100 kilos, una mujer de 80 kilos y otra de 60 kilos. Los índices de alcoholemia en esas cuatro personas que consumieron la misma medida son diferentes; de hecho, en la página 6 de este documento se plantean una serie de variables que se relacionan con algo que los españoles llaman Unidad Básica Estándar de Bebida -en otros países es diferente- y que corresponde a unos 10 gramos de alcohol. Allí se establece una clara diferencia entre haber comido o no, con relación a haber ingerido la misma cantidad de bebida.

(Intervención que no se oye)

-Por otro lado, se plantea el caso de un adulto de 90 kilos que ingiere en media hora un litro de vino y, de acuerdo con la legislación -ya se trate de 0,3 ó 0,8- se verá cuánto va a tardar en metabolizar, es decir, en llegar al nivel permitido para manejar. Dadas las características de esta persona de 90 kilos, para llegar al guarismo de 0,8 tardará 4,6 horas y para alcanzar el 0,3 demorará 8 horas. Hay otro ejemplo que refiere a una joven de 18 años y casi 50 kilos de peso que, debido a una apuesta, bebe cuatro whiskies en diez minutos; ella va a tardar 14 horas en disminuir la alcoholemia a cero.

SEÑOR MICHELINI.- Si es que vive…

SEÑOR ROSSI.- Digo esto para que se vea que la metabolización del alcohol se produce como si fuera un motor de una velocidad sola; siempre sucede de la misma manera, no hay forma, y si se toma más, se tardará más tiempo.

SEÑOR BARRIOS.- Quisiera complementar lo que recién se dijo, haciendo referencia a la velocidad de la ingesta.

SEÑOR BERRO.- Es cierto; la velocidad de la ingesta es importantísima porque no es lo mismo que me tome esos cien centímetros "de un saque", a que me los tome en tres horas. Si los tomo despacio o si el estómago tiene contenido alimenticio, voy dando tiempo al coeficiente gama de metabolización que, en promedio, es aproximadamente 0,2 gramos por litro de sangre por hora, y eso lo saben muy bien los bebedores.

SEÑOR ANTÍA.- Creo que hay que educar en ese sentido y por eso la pregunta de, por ejemplo, qué índice de alcoholemia daría para una persona de 90 kilos el hecho de tomar un whisky en una hora, cosa que es bastante común.

SEÑOR BARRIOS.- Eso se puede ver rápidamente en la tabla.

Quisiera contestar algunas inquietudes que provienen no sólo de los señores Senadores, sino de toda la comunidad.

Se puede decir que podríamos estar de acuerdo en adoptar una política escalonada, pero el problema es que hoy estaríamos aceptando un 0,5, a sabiendas de que con 0,3 se seguirán produciendo accidentes. Lo mismo sucedió con la Ley Nº 16.585, que en doce años hizo que cosechásemos seis mil uruguayos muertos. Yo me siento responsable de eso; cada uno de nosotros deberíamos sentirnos responsables.

SEÑOR PRESIDENTE.- De todas formas me quedan dudas. Tenemos la certeza de que con más de 0,8 gramos sucede eso pero, como Legislador, no estoy seguro -de que con menos de 0,5 gramos- ocurra lo que ustedes acaban de decir. No he recibido esos datos.

SEÑOR PAULETTE.- En el documento planteamos lo que se llama el factor exponencial de riesgo: está demostrado en todo el mundo que a partir de 0,3 gramos se multiplica por 1,5, por 2, por 3, por 8, etcétera. Esa es la respuesta que demuestra que disminuyendo la presencia de alcohol en sangre, también disminuye el riesgo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso lo entiendo, pero creo que para nosotros sería muy importante contar con los datos de la cantidad de accidentes mortales que se producen con gente que tiene alcohol en sangre por debajo de 0,5 gramos. Tal vez llegamos a la conclusión de que ninguno de esos accidentes se hubiera producido si la persona tenía menos de 0,5 gramos de alcohol. Reitero que no dispongo de esos datos y cuando ustedes afirman que somos responsables de las muertes, sólo puedo responder que la certeza que tengo es que con más de 0,8 gramos de alcohol en sangre se muere un 45% de la gente que se accidenta o, mejor dicho, que el 45% de los accidentes tienen esa causa.

SEÑOR BARRIOS.- El señor Presidente entendió muy bien y quizás sea yo quien sigue sin comprender. Creí que se trataba de una hipótesis que afirma que los que no toman alcohol también matan gente o se mueren en siniestros de tránsito.

SEÑOR PRESIDENTE.- Seguramente, no fui claro, pero considero que el tema es muy importante, pues los responsables de esos accidentes muestran un grado de alcohol entre 0,3g/l y 0,5g/l.

SEÑOR BARRIOS.- Para analizar este tipo de situaciones podríamos basarnos en estudios nacionales -lamentablemente, nuestro país carece de este tipo de estudios- o en la investigación científica internacional. Precisamente, las investigaciones científicas internacionales hablan de la alcoholemia y su relación directa con la siniestralidad vial, lo cual es indiscutible. Los países cuyo comportamiento epidemiológico es similar al nuestro muestran que con 0,3g/l se duplica la posibilidad de tener un siniestro grave y morir.

Por lo tanto, si tenemos estudios nacionales, bienvenidos sean, pero si no los tenemos, aprendamos de lo que pasa en el mundo.

Entonces, plantear la hipótesis de ver cuántos conductores tienen menos de 0,8g/l o más de 0,3g/l y si mataron o se mataron, equivale a desconocer una verdad científica internacional. En nuestra opinión, eso no es válido.

Aclaro que no había entendido bien el planteo, pero quiero dejar en claro por qué consideramos que se debe establecer desde el inicio un 0,3g/l y no gradualmente. Inclusive, aparece el problema en torno a la tarea de los Jueces, pues no podemos decirles que este año se procesará a los conductores con más de 0,5g/l, pero el año que viene quizás bajemos a 0,3g/l. El mensaje tiene que ser claro. Por eso decimos que hoy, año 2007, debemos plantear claramente a la comunidad que hay una política de Estado en relación con la seguridad vial.

A esos efectos no debemos olvidar la cadena que se produce: volvemos a caer y a empezar. De ahí el miedo al fracaso. Pero eso ocurre porque nos olvidamos que la cadena tiene tres eslabones. Por lo tanto, la normativa sola no sirve, y si no la acompañamos de los demás eslabones, vamos a fracasar. Si hay algo en lo que no podemos seguir -por eso nos sentimos totalmente responsables- es en el fracaso. ¿Qué ocurre cuando atropellan a doña María en una esquina? Sale el barrio a pedir la construcción de un lomo de burro. La comunidad aparece detrás del problema cuando, en realidad, tiene que ubicarse delante y ser parte de la solución.

Por eso decimos que el mensaje más claro no es el que tiene un matiz gris, ese por el que se dice “Bueno, podes tomar un poquito, hasta 0,5g/l”, pero que el año que viene cambia y dice “No; ese poquito que tomaste el año pasado no lo tomes más, porque se te duplica o triplica la sanción”. Ese no es un mensaje claro a nuestra población. ¿Que no podemos hacerlo de un día para el otro? Es cierto, esa es la historia de la humanidad. Pero pensemos que la motorización en el planeta Tierra tiene 120 años de evolución, en los cuales se ha producido siniestralidad. Hay países -pobres, como el nuestro- que avanzaron enormemente y bajaron su tasa de siniestralidad. En cambio, otros nos hemos quedado, y hoy en América Latina somos el segundo país -luego de la Argentina- con mayor siniestralidad per cápita. En definitiva, tenemos 17 muertos cada 100.000 habitantes y estamos detrás de Argentina, que tiene 24 cada 100.000. Del Cono Sur, somos los peores en cuanto a resultados en esta materia. La Organización Panamericana de la Salud y la Organización Mundial de la Salud confeccionaron la siguiente escala: países con siniestralidad baja serían aquellos que tienen menos de 10 muertos cada 100.000 habitantes; alerta roja, de 10 a 20 muertos cada 100.000 habitantes; y más de 20 muertos cada 100.000 habitantes es prácticamente una catástrofe. Precisamente, en esta última franja se encuentra la Argentina. En la Unión Europea, por ejemplo, esto es variable, pero oscila en los 8, 9 ó 10 muertos cada 100.000 habitantes. Suecia, que tiene un límite de alcoholemia de 0,3g/l, se sitúa en los 4 ó 5 muertos cada 100.000 habitantes. Aquí está el fundamento de por qué tomar la medida en forma escalonada o no, dependiendo también de si funcionan o no los eslabones de la cadena que mencionamos.

Tomemos como ejemplo la hipótesis del fracaso. Obviamente, ésta va a quedar denunciada rápidamente. ¿Por qué? Porque tal como se dijo, en el día de hoy se va a aprobar la creación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial, que no se va a quedar de brazos cruzados. Dicha Unidad va a tener que hacer todo esto que estamos diciendo, va a tener que elaborar un plan, un programa y todo lo que se dice en cuanto al alcohol y al etiquetado va a tener que ser instrumentado por ésta, pero lo va a hacer en determinados tiempos, en planes y se va a someter también al control de calidad, no sólo de este Parlamento, sino también de los distintos Ministerios y de la comunidad. Y si no funciona así, habrá que cambiar a sus integrantes, porque otra cosa también importante es que la Unidad Nacional de Seguridad Vial se va a nutrir con la inteligencia y la experiencia nacional existente en este tema. Entonces, no le tengo miedo al fracaso si desde el inicio estamos haciendo las cosas de otra manera y elaborando verdaderas políticas de Estado en esta materia.

Estoy de acuerdo con lo que se planteaba en relación a los delitos de tránsito. Como médico, me parece que ese tema es bastante complejo y debe discutirse en el ámbito apropiado.

Con respecto a la venta de alcohol en estaciones de servicio, la Unidad Nacional de Seguridad Vial se va a crear precisamente para tomar decisiones. Generemos el debate sobre si hay que disminuir o no la cantidad, sobre los lugares donde se expenden bebidas alcohólicas, etcétera. Esta Unidad va a trabajar con sus Comisiones asesoras para establecer qué es lo mejor para nuestro país. Pero para eso tiene que haber un debate nacional, porque no se puede salir de un día para el otro a decir que no se puede vender alcohol en las estaciones de servicio. Hay que ver cuál es la mejor manera de instrumentarlo.

En cuanto al tema de las infracciones que se planteó, el Registro Nacional Único de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores puede contemplar perfectamente las infracciones vinculadas con el alcohol. O sea que esta también va a ser una tarea para la Unidad Nacional de Seguridad Vial.

Por último, con relación al tema de las cifras de la Unión Europea y demás, quiero señalar que el 29 y 30 de noviembre pasados organizamos un Seminario de Políticas de Alcohol Vinculadas a la Siniestralidad Vial, del cual participaron la Organización Panamericana de la Salud y la Dirección General de Tráfico Español. Allí se plantearon las tasas que actualmente rigen en los países, y todas tienden al 0,3g/l, incluida la de España. Pero estas tasas son viejas, de hace un año y medio, y el año pasado se modificó la legislación de la Unión Europea.

SEÑORA LENCINA.- Actualmente, a nivel municipal se llevan registros de infractores, pero me parece muy buena la idea de establecer en forma potenciada la parte de infractores vinculados con el consumo de alcohol. En realidad, siempre se vuelve al tema de la coordinación, porque la creación de la UNASEV y la existencia de una ley nacional -por más que su marco jurídico nos dé garantías a todos- no van a obtener resultados si no se coordina adecuadamente con el Poder Judicial. Los delitos, o las posibles infracciones, deben ser evaluados adecuadamente. Actualmente, la normativa data de 1934, época en la cual un usuario común atentaba contra la moral si se presentaba en un poblado o en cualquier lugar público en estado de embriaguez. Si al día de hoy tenemos a una persona que conduce en estado de embriaguez, al único lugar que podemos llegar es al Tribunal de Faltas, con todos los problemas que hay a nivel de los Juzgados. La cantidad de casos que se atienden a nivel judicial evidentemente no amerita que, por lo menos en esta etapa, avancemos por ese carril.

En este momento, el Código Penal tipifica como homicidio culposo determinadas conductas que, en realidad, no sé si no deberían estar cerca del dolo eventual o con cierta intencionalidad. Si alguien consume alcohol en forma voluntaria, se sube a un vehículo, conduce en una carretera, en un repecho rebasa a velocidad excesiva el eje de calzada y mata a alguien, eso no puede ser tipificado como un homicidio culposo porque si lo analizamos observamos que, por lo menos, existe la eventualidad de que efectivamente ocurra el hecho. Actualmente, hay jueces penales que se están planteando este tema, pero deben adecuarse a lo que existe en la normativa actual.

SEÑOR ANTÍA.- Me pregunto si no es posible colocar dos índices para los distintos tipos de conducción, uno para la común y otro, más severo, para el transporte de cargas, etcétera.

SEÑORA LENCINA.- Eso ya existe, pero s~~e~~ólo para los conductores de transporte colectivo de pasajeros. La idea es que se incluya a todos.

SEÑOR BERRO.- Cabe aclarar que de las 6.000 personas fallecidas, el 38% tenía más de 0,8g/l. Quiere decir que esas muertes no se evitan bajando el porcentaje a 0,3g/l, sino controlando que no tengan más de 0,8g/l.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a los representantes de la Coordinadora Intersectorial de Políticas sobre Alcohol (CIPA) las puntualizaciones realizadas.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Es la hora 15 y 58 minutos)